



A41-WP/652
P/48
4/10/22

大会 — 第 41 届会议

技术委员会关于议程项目 30 的报告

(由技术委员会主席提交)

所附关于议程项目 30 的报告已经技术委员会批准。建议全体会议通过第 30/1 和 30/2 号决议。

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

议程项目 30：航空安全和空中航行政策**《全球航空安全计划》（GASP）和地区与国家航空安全计划的实施**

30.1 委员会审议了理事会提交的 A41-WP/46 号文件，文件提出 2023—2025 年版（第四版）《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）供大会核准。修订的《全球航空安全计划》阐述了持续改善航空安全的全球战略。它为制定并实施地区和国家航空安全计划（RASP 和 NASP）提供了一个框架。委员会建议大会核准 2023—2025 年版《全球航空安全计划》。

30.2 委员会审议了与 2023-2025 年版《全球航空安全计划》相关的以下文件：孟加拉国提交的 A41-WP/109 号文件；新加坡在澳大利亚、孟加拉国、加拿大、中国、马来西亚、巴布亚新几内亚、泰国、飞行安全基金会（FSF）和国际航空运输协会（IATA），以及新西兰、帕劳、萨摩亚、所罗门群岛、欧洲联盟（EU）各成员国¹、欧洲民航会议（ECAC）的其他成员国²、欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）支持下提交的 A41-WP/109 号文件；日本提交的 A41-WP/136 号文件；非洲民用航空委员会（AFCAC）代表其 54 个成员国³提交的 A41-WP/252 号文件；哥伦比亚在阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、多米尼加共和国、萨尔瓦多、圭亚那、墨西哥、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国支持下提交的 A41-WP/373 号文件；航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、国际航空公司飞行员协会联合会（IFALPA）和空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）提交的 A41-WP/94 号文件。注意到关于将《全球航空安全计划》针对有效实施国家安全方案（SSP）的目标从 2025 年延期至 2028 年的潜在影响的关切，因为国家安全方案和安全管理体系（SMS）对于国家和行业应对源自扰乱性活动和危机情形的航空风险十分重要。委员会同意国际民航组织有必要继续支持各地区和各成员国根据最新版《全球航空安全计划》，通过创建和更新工具、指南和能力建设工作，制定并实施各自的地区和国家航空安全计划，以协助所有利害攸关方实现《全球航空安全计划》的目标。委员会还同意国际民航组织有必要通过相关专家组，考虑地区航空器运行、新技术的实施、数字化、复原力和环境，以及监管合作和协调一致政策的必要性，以支持最新版《全球航空安全计划》或相关文件中运行安全方面的完善。

30.3 阿曼和美国分别提供了信息文件 A41-WP/116 号文件和 A41-WP/582 号文件。

与《全球空中航行计划》（GANP）有关的最新发展

30.4 委员会审议了理事会提交的 A41-WP/45 号文件，文件呼吁核准《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件 — 第七版）的一次更新并提议考虑制定第八版。第七版《全球空中航行计划》可在全球空中航行计划门户网站 <https://www4.icao.int/ganpportal> 获取，提议对全球空中航行计划绩效框架的安全关键绩效领域进行更新，以及使其保持最新的维护过程。文件还提议将基本构建组块（BBB）框架中概述的基本服务映射到普遍安全监督审计计划（USOAP）的规程问题（PQs），以及对基本构建组块框架和航空系统组块升级（ASBU）框架进行次要更新。委员会建议大会核准第七版《全球空中航行计划》。委员会支持关于拟议的考虑制定 GANP 第八版一事，并提议考虑以便携文件格式（PDF）提供 GANP 内容，以提高其可读性。

30.5 委员会审议了巴西、中国、日本、新加坡、泰国和美国联合提交的 A41-WP/131 号文件，并同意国际民航组织在适用基于航迹的运行（TBO）概念的《全球空中航行计划》绩效框架内界定新的关键绩效指标（KPIs）。委员会鼓励航空界考虑在已制定指标且对此一致同意时使用这些指标，以对基于航迹的运行的益处进行量化。

30.6 委员会审议了乌拉圭在圭亚那和拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国⁴支持下提交的 A41-WP/244 号文件，文件呼吁在安全和空中航行之间开展合作。委员会审议了为改进全球和地区两个层面这类协作而提议的切实可行的办法。委员会注意到，作为安全关键绩效领域更新的一部分，为确定《全球空中航行计划》和《全球航空安全计划》的通用安全指标所做的工作。为进一步提高 GANP 和 GASP 之间的一致性，委员会商定，国际民航组织应考虑通过适当的专家小组开展工作，确定一项共同的理想安全目标，并考虑交互参照 GANP 绩效框架的安全关键绩效领域中的 GASP 高风险类别、目标和目的。委员会同意鼓励各地区小组在整合《全球空中航行计划》和《全球航空安全计划》问题上开展合作，并考虑在国际民航组织的三个全球计划，即《全球空中航行计划》、《全球航空安全计划》和《全球航空安保计划》（GASeP），举办互动式提高认识讲习班。

30.7 委员会审议了阿拉伯联合酋长国提交的 A41-WP/134 号文件，文件强调了基于绩效的空中导航计划在全球、地区和国家协调的重要性。委员会敦促各成员国以及地区规划和实施小组（PIRGs）建立一种基于绩效的管理办法，并根据其需要确定绩效目标。

30.8 委员会审议了沙特阿拉伯代表阿拉伯民用航空组织（ACAO）成员国⁵提交的 A41-WP/148 号文件，文件强调了国家空中航行计划的重要性。委员会同意如本工作文件附录所示以及讨论所修订的 A41-WP/45 号文件所载决议草案的拟议修订案，其中邀请国际民航组织在即将修订《全球空中航行计划》（GANP）的工作中，制定与国家空中航行计划有关的指导材料，并收集和分享与改进空中航行运行有关的最佳做法、经验教训和基准结果。

30.9 委员会审议了与推进全球航空系统同时保持整合创新理念和新业务的灵活性面临的挑战和机遇相关的文件：美国在泰国的支持下提交的 A41-WP/237 号文件及其第 1 号修改稿；以及航空航天工业协会国际理事会（ICCAIA）和民用空中航行服务组织（CANSO）在巴西支持下提交的 A41-WP/87 号文件。委员会注意到了全球空中交通管理运行概念的不断更新和对第八版《全球空中航行计划》概念路线图的审议，并同意请有关专家组注意 A41-WP/87 号文件中概述的新一代空中交通和空域管理系统的特点。在这方面，委员会认为不需要 WP/87 号文件所载的拟议大会决议。委员会强调有必要通过既定机制，支持国际民航组织标准制定圆桌会议工作和非传统（非航空）行业的参与。关于采用直接提交，委员会注意到执行委员会正在审议议程项目 23 下的此类事项。

30.10 委员会审议了日本提交的 A41-WP/133 号文件，文件强调了环境的重要性，特别是以合作方式改善空中航行系统的重要性，从而解决民用航空未来可持续发展的脱碳问题。委员会鼓励各成员国就航空可持续发展措施的相关信息开展交流，并通过改善空中航行系统加强合作实现脱碳。

30.11 注意巴西、日本和美国分别提交了信息文件 A41-WP/286 号文件、A41-WP/251 号文件和 A41-WP/599 号文件。

30.12 根据讨论情况，委员会同意提交以下决议供全体会议通过，以取代大会 A40-1 号决议：

决议30/1：国际民航组织全球安全和空中航行计划

鉴于国际民航组织通过各成员国和其他利害攸关方之间的合作努力实现民用航空安全和有序发展的目标；

鉴于为实现这一目标，国际民航组织制定了各项战略目标，包括安全和空中航行能力和效率方面的目标；

认识到全球框架以及地区和国家计划对支持国际民航组织各项战略目标的重要性；

认识到有效实施基于全球框架的地区和国家计划和倡议的重要性；

认识到在国际民航组织的领导下，通过合作、协作和协调的方式与所有利害攸关方合作，在改善全球民用航空安全、能力和效率方面取得的进一步进展；和

注意到理事会核准了第三版2023-2025年版《全球航空安全计划》和第六版第七版《全球空中航行计划》；

大会：

1. 核准第三版2023-2025年版《全球航空安全计划》和第六版第七版《全球空中航行计划》，分别作为空中航行系统的安全和发展的全球战略方向；

2. 决定国际民航组织应实施并保持当前《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》为最新版本，以在支持本组织的相关战略目标的同时确保必要的稳定性；

3. 决定与所有相关利害攸关方密切合作、协作和协调，实施这些全球计划并及时进行更新；

4. 决定这些全球计划应提供一个框架，在该框架下制定和实施地区、次地区和国家计划，从而确保为改善国际民用航空安全、能力和效率所做努力的一致性、统一性和协调性；

5. 敦促各成员国制定可持续的安全解决办法，以充分履行其安全监督和空中航行的责任，通过资源共享、使用内部和/或外部资源，例如地区和次地区组织以及其他国家的专业经验，可以做到这一点；

6. 敦促各成员国表明采取补救行动的政治意愿来处理安全和空中航行落实不到位的问题，包括《普遍安全监督审计计划》（USOAP）通过全球航空安全计划、全球空中航行计划和国际民航组织地区规划进程所查明的落实不到位情况；

7. 敦促各成员国、业界和融资机构为协调一致实施国际民航组织全球航空安全计划、全球空中航行计划以及国家和地区计划提供必要支持，避免重复努力；

8. 要求各国并请其他利害攸关方合作，根据全球航空安全计划和全球空中航行计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；
9. 指示秘书长促进、提供和有效传达全球航空安全计划和全球空中航行计划；和
10. 宣布本决议取代国际民航组织关于安全和空中航行的全球计划的 A39-12-A40-1 号决议。

附录 A

全球航空安全计划（GASP）

重申本组织的首要目标仍然是提高国际民用航空系统的安全和相应地减少事故和相关的死亡数目；

认识到安全是国际民航组织、各成员国和所有其他利害攸关方所共同分担的责任；

认识到通过各国与业界之间的伙伴关系能够带来的安全效益；

认识到高级别安全会议（2010 年）重申国际民航组织的安全框架有必要继续进行演变，以确保其在不断变化的管理、经济和技术环境中持续保持有效性和高效率；

注意到国际民用航空交通量的预期增长将会导致航空器事故数量的上升，除非降低事故率一个安全、有韧性和可持续的航空系统有助于各国及其行业的经济发展；

认识到有必要通过提供相关安全信息，维持公众对航空运输的信心；

认识到采取积极主动的做法建立一个战略来确定优先顺序总体目标、具体目标和指标来管理组织面临的挑战和运行安全风险对于进一步改善航空安全至关重要；

认识到国际民航组织已经根据不同地区的需要和现有的合作结构和形式基础实施地区航空安全小组机制；

注意到通过把行动重点放在最需要的领域，采用基于风险的做法对全球航空安全计划安全管理原则进行安全管理来提高安全；

注意到制定全球航空安全路线图，作为协助航空界通过所有利害攸关方的结构化共同框架执行实现《全球航空安全计划》总体目标中提出的安全倡议的行动计划；和

注意到需要协助成员国实施安全管理原则并减轻查明的运行问题的风险以安全监督系统为基础，在其国家安全方案（SSP）下采用安全管理方法；

大会：

1. 强调有必要通过在世界所有地区，尤其是在安全记录远远低于世界平均值的国家，减少航空运输运行（包括地区航空器运行）中的事故和相关的死亡数目，从而持续增进航空安全；
2. 强调国际航空业界的资源有限，应该战略性地用来支持那些安全监督成熟程度无法令人接受的寻求援助以促进国家安全方案（SSP）实施，包括加强安全监督的国家或地区；
3. 敦促成员国实施与全球航空安全计划的目标相一致的国家航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；
4. 敦促各成员国、地区安全监督组织（RSOOs）、地区航空安全小组（RASGs）和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，实施与全球航空安全计划的目标相一致的地区航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；
5. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，并保证在其领土飞行的每一个外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要情况下采取适当行动以维护安全；和
6. 鼓励国际民航组织根据需要进行制定全球航空安全路线图指导材料和工具以支持制定和实施国家和地区航空安全计划。

附录 B

全球空中航行计划（GANP）

鉴于增强航空运行的安全、能力和效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A40-4/A41-xx 号决议 — 具体与空中航行有关的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明；

认识到全球空中航行计划作为运行战略与达到国际民航组织二氧化碳排放全球理想目标整体措施组成部分的重要性；和

认识到许多国家和地区正在为本国空中航行的现代化和转型制定新的空中航行计划；

认识到分享最佳做法、经验以及提供指导资料能够支持各成员国通过采用无需中间步骤的先进系统从而经济高效地引进改进运行的做法。

大会：

1. 指示理事会采用全球空中航行计划（GANP）中的指导建议，以便制定国际民航组织在空中航行领域的技术工作方案，并将其列为优先事项；

2. 敦促理事会为各国提供全球空中航行计划中宣布的标准化和演变路线图，作为国际民航组织工作的一个基础；

3. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动，这些活动在顾及运行需要的情况下，根据全球统一的目标确定各项优先次序、目标和指标；

4. 呼吁各国在实施运行改进时考虑全球空中航行计划指导原则，作为减少国际航空二氧化碳排放在内的环境影响的国家战略的一部分；

5. 呼吁各国、地区规划实施小组（PIRGs）和航空业界及时向国际民航组织提交并互相提供关于全球空中航行计划执行情况的信息，包括从实施其规定ASBU框架中概括的运行改进中吸取的经验教训；

6. 邀请地区规划和实施小组利用国际民航组织的标准工具或适当的地区工具来监测并且与国际民航组织合作分析空中航行系统的实施状况；

7. 责成理事会在地区绩效显示板和年度全球空中航行计划中公布分析结果，起码包括提供关键的优先实施事项和与航空系统组块升级框架中概述的运行改进实施相关的环境效益；

8. 敦促正在为各自空中航行现代化制定新的空中航行计划的国家，要及时与国际民航组织协调并配合其计划，以确保地区协调一致和全球兼容与互操作性；和

9. 指示理事会继续制定全球空中航行计划，并使其与日益发展和新涌现的技术和运行要求保持同步；和

10. 邀请国际民航组织在即将进行的GANP修订期间推进完善有关国家空中航行计划的指导材料，并且汇总和分享有关实施运行改进的最佳做法、经验和基准结果。

COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）安全分会的相关成果

关于 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）运行措施的成果

30.13 委员会审查了理事会提交的 A41-WP/41 号文件，该文件报告了 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）安全分会完成的工作情况。委员会认识到在大会前组织分会对于按时为国际民航组织提供额外技术工作建议，为接下来的大会预算做准备的重要性，以及对于使技术委员会关注全球计划和政策决定的重要性。

30.14 委员会审查了孟加拉国提交的 A41-WP/104 号文件；日本提交的 A41-WP/188 号文件；由阿联酋提交，巴林、科威特、阿曼、卡塔尔以及沙特阿拉伯共同支持的 A41-WP/230 号文件；印度尼西亚提交的 A41-WP/377 号文件；非洲民用航空委员会代表其 54 个成员国³提交的 A41-WP/311 号文件；以

及中美州空中航行服务公司（COCESNA）成员国⁶提交的 A41-WP/534 号文件，召回 HLCC 2021 提出的相关建议，并要求国际民航组织及其成员国继续采取必要措施实施这些建议，这些建议可通过这些工作文件的内容进一步了解。委员会进而对若干工作文件表示了强烈支持。委员会注意到 A41-WP/230 号文件和 A41-WP/377 号文件所提出的一些关切，并商定这些工作文件的内容应交给相关专家组进一步审议。

30.15 委员会审查了由加拿大提交，哥斯达黎加、科特迪瓦、多米尼加共和国、肯尼亚、墨西哥、新西兰、阿曼、塞内加尔、欧盟各成员国¹、欧洲民用航空会议的其他成员国²以及欧洲空中航行安全组织共同支持的 A41-WP/193 号文件，有关需要审查附件 13 以处理安全调查期间关于航空器坠落的不同利益冲突情境的问题，以提高航空器事故调查的可信度和透明度。委员会注意到这一事项属于国际民航组织工作方案范围之内。委员会表示支持该工作文件，并同意其内容应转发至适当的专家小组。

HLCC 2021 关于安全管理的成果

30.16 委员会审查了由智利、哥斯达黎加、多米尼加共和国、新加坡和飞行安全基金会提交并由航空航天工业协会国际协调整理事会联署的 A41-WP/246 号文件第 1 号修改稿；审查了由委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的并得到阿根廷、多民族玻利维亚国、哥伦比亚、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、圭亚那、墨西哥、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南和乌拉圭支持的 A41-WP/408 号文件；审查了由委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交并得到阿根廷、哥斯达黎加、多米尼加共和国和巴拿马支持的 A41-WP/380 号文件；审查了由非洲民用航空委员会代表其 54 个成员国³提交的 A41-WP/303 号文件；审查了巴西提交的并得到拉丁美洲民用航空委员会⁴支持的 A41-WP/218 号文件；审查了由厄瓜多尔提交的并得到阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、多米尼加共和国、萨尔瓦多、圭亚那、墨西哥、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）支持的 A41-WP/187 号文件；审查了由厄瓜多尔提交的并得到阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、墨西哥、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）支持的 A41-WP/314 号文件；审查了由新加坡提交的并由孟加拉国、加拿大、中国、日本、马来西亚、新西兰、巴布亚新几内亚、大韩民国、泰国、美国、欧盟成员国¹、欧洲民用航空会议的其他成员国²、欧洲空中航行安全组织和飞行安全基金会联署的 A41-WP/128 号文件；审查了由印度提交的 A41-WP/248 号文件；审查了由加拿大和日本提交的并由新西兰联署的 A41-WP/236 号文件；审查了由智利提交的并得到拉丁美洲民用航空委员会的 20 个成员国⁴、圭亚那和苏里南支持的 A41-WP/395 号文件；审查了由哥伦比亚提交的并得到阿根廷、多民族玻利维亚国、智利、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、圭亚那、墨西哥、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）支持的 A41-WP/306 号文件；以及审查了由中国提交的 A41-WP/120 号文件和 A41-WP/216 号文件。委员会指出，这些工作文件的内容可以进一步为处理 HLCC 2021 建议的行动提供信息，并同意将它们连同讨论期间提出的关切一起提交给适当的专家组。

30.17 关于 A41-WP/303 号文件，委员会注意到支持将安全管理体系（SMS）应用于地勤服务提供者，同时强调了对 HLCC 建议所反映的灵活和平衡方法的必要性。有人对 A41-WP/306 号文件表示关切，特别是需要在统一和针对运行风险调整安全绩效指标之间取得平衡。关于 A41-WP/120 号文件和

A41-WP/128 号文件，强调需要尊重国际民航组织附件 19 中概述的保护安全数据、安全信息和相关来源的原则。

30.18 委员会注意到了以下国家和委员会提交的信息文件：巴西提交的 A41-WP551 号文件、中国提交的 A41-WP/460 号文件、伊朗（伊斯兰共和国）提交的 A41-WP/195 号文件、沙特阿拉伯提交 A41-WP/522 号文件、阿拉伯联合酋长国提交的 A41-WP/537 号文件、美国提交的 A41-WP/378 号文件和独立国家间航空委员会（IAC）提交的 A41-WP/72 号文件。

HLCC 关于无线电频谱事项的成果

30.19 委员会审查了沙特阿拉伯代表 ACAO 国家⁵提交的 A41-WP/227 号文件；审查了由哥伦比亚提交的并得到阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、多米尼加共和国、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）支持的 A41-WP/266 号文件；审查了关于部署 5G 可能会给无线电高度表带来干扰的、由中美洲空中航行服务公司成员国⁶提交的 A41-WP/406 号文件和由国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织、国际航协、航空航天工业协会国际协调理事会、航空公司驾驶员协会国际联合会、空中交通管制员协会国际联合会提交的并由空中安全基金会联署的 A41-WP/80 号文件。委员会忆及 HLCC 2021 的相关建议，并要求国际民航组织及其成员国继续采取必要措施和努力，确保无线电高度表和其他航空系统免受有害干扰，包括实施缓解措施、分享最佳做法以及制定相关规定和指南。而且，在认识到无线电频谱的关键作用的同时，委员会鼓励各国和地区积极参加频谱保护活动，并支持国际民航组织在国际电信联盟世界无线电通信大会第 23 次会议（ITU-WRC-23）上的立场（E 3/5-21/37 号国家级信件）。

30.20 委员会注意到了以下国家提交的信息文件：巴西提交的 A41-WP536 号文件、阿曼提交的 A41-WP/410 号文件和美国提交的 A41-WP/561 号文件。

30.21 根据讨论结果，委员会同意将以下决议代替 A38-6 号大会决议，并提交大会供通过：

决议 30/2：对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持

鉴于国际民航组织是负责国际民用航空安全、正常和效率的联合国专门机构；

鉴于国际民航组织制定用于航空通信系统和无线电导航设施的国际标准和推荐措施（SARPs）；

鉴于国际电信联盟（ITU）是管理无线电频谱使用的联合国专门机构；

鉴于理事会批准的国际民航组织对于国际电联世界无线电通信会议的立场是对国际航空无线电频谱要求进行协调的结果；

鉴于航空业需要一个全面的频谱战略来支持足够频谱的及时可用性和适当保护；

鉴于需要一个可持续的增长和技术发展环境来支持当前和未来运行系统的安全和运行有效性，并容许当前和未来技术之间的过渡；

认识到如果航空对于适当安全频谱分配的要求得不到满足和对这些分配的持续保护无法实现，则可能会严重危及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的开发与实施以及国际民用航空的安全；

认识到与航空安全服务有关的未决频谱问题已导致航班取消、空中交通管理服务质量下降和飞行作业中断；

认识到为了确保分配给航空的频谱得到最佳利用，需要有效的频率管理和使用最佳做法；

认识到需要国际电联成员国政府的支持，以确保国际民航组织的立场得到世界无线电通信会议（WRC）的支持和航空要求得到满足；

考虑到由于日益增长的频谱需求和来自商业电信服务的激烈竞争，迫切需要增加此类支持；

考虑到国际电联世界无线电通信会议（WRC）筹备活动的增加，无线电频谱所有用户对频谱段的日益扩大的需求，以及诸如亚太电信界（APT）、阿拉伯频谱管理小组（ASMG）、非洲电信联盟（ATU）、欧洲邮电会议（CEPT）、美洲间电信委员会（CITEL）和地区通信联合体（RCC）等机构制定地区立场的重要性的提高；和

考虑到特别通信/运行专业会议（1995 年）（SP COM/OPS/95）的建议 7/3 和 7/6 以及第 11 次空中航行会议（2003 年）的建议 5/2、第 12 次空中导航会议（2012 年）的建议 1/12、以及 COVID-19 高级别会议（2021 年）的建议 5/5；

大会：

1. 敦促各缔约国、国际组织和其他民航利害关系方通过以下方式坚定地支持国际民航组织频谱战略和国际民航组织在世界无线电通信会议和为筹备世界无线电通信会议而进行的地区性和其他国际活动中的立场：

- a) 合作提供频谱高效的航空系统以及频率管理和以符合当前的“最佳实践”，以展示航空业在频谱管理方面的有效性和相关性；
- b) 通过相关专家组会议和地区规划小组，支持国际民航组织与航空频谱战略和政策有关的活动；
- c) 承诺在为世界无线电通信会议编制联合提案的地区电信论坛上，表示的立场应充分考虑航空的利益；
- d) 在可能的情况下，在其向世界无线电通信会议提交的提案中纳入与国际民航组织立场相一致的材料；
- e) 支持国际民航组织的立场和经理事会批准的国际民航组织在国际电联世界无线电通信会议上的政策声明，该声明载于《民用航空无线电频谱要求手册》（Doc 9718 号文件）；
- f) 承诺提供民航专家充分参与国际电联内部的国家 and 地区立场的制定和航空利益的发展；和

g) 在最大可能的程度上，确保其世界无线电通信会议代表团中包括民用航空管理局的代表或做好了充分准备代表航空利益的其他官员；

2. 敦促各缔约国在决定如何启用新的或更多的服务时，优先考虑公共和航空安全，并与航空安全监管机构、专题专家和空域用户协商，提供一切必需的考虑因素，并制定监管措施，以确保现有的航空系统和服务不受有害干扰。

23. 要求秘书长提请国际电联注意妥当分配无线电频谱和保护航空安全的重要性；

34. 指示理事会和秘书长，作为大会通过的预算内的高度优先事项，确保提供必需的资源，以支持制定和实施一项全面的航空频谱战略，并支持国际民航组织更多地参与国际和地区频谱管理活动；和

45. 宣布本决议取代决议 A36-25/A38-6。

¹ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙和瑞典。

² 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国。

³ 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、科特迪瓦、刚果民主共和国、刚果共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

⁴ 阿根廷、阿鲁巴（荷兰王国）、伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、秘鲁、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）。

⁵ 阿尔及利亚、巴林、科摩罗、吉布提、埃及、伊拉克、约旦、科威特、黎巴嫩、利比亚、毛里塔尼亚、摩洛哥、阿曼、巴勒斯坦、卡塔尔、沙特阿拉伯、索马里、苏丹、阿拉伯叙利亚共和国、突尼斯、阿拉伯联合酋长国和也门。

⁶ 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜。